



3 1761 116357070

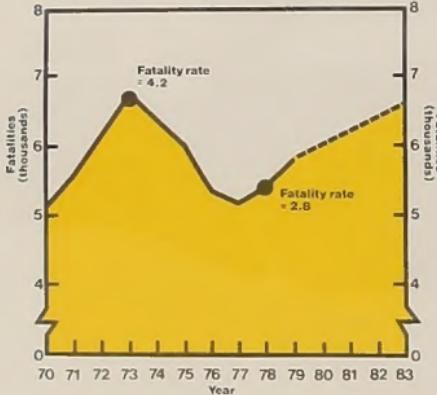


How Safe Can You Be?

Risky Business

Traffic accidents claim more lives than wars. During the Second World War, 32 714 Canadians died of battle injuries. But 130 000 Canadians have died on our roads since the first national records were compiled in 1950, and that figure grows by 5000 to 6000 each year. Furthermore, one out of every 20 drivers is involved in a traffic collision every year. The cost of this annual carnage, in terms of medical expenses, car repairs and loss of productivity, is estimated at \$2.5 billion.

ACTUAL AND PROJECTED FATALITIES TO 1983
(vehicle-km assumed to grow 3% pa)



The Canadian Federal/Provincial Cooperative Road Safety Program

The motor vehicle is the leading cause of death in transportation accidents. More than 80 per cent of the people killed in traffic accidents die as a direct result of human errors in skill and judgement.

In 1979, the federal and provincial ministers responsible for transportation and road safety approved a new committee of the Canadian Conference of Motor Transport Administrators. This committee coordinates a five-year cooperative road safety program across Canada. Transport Canada is a full participant with the 10 provincial and two territorial governments in this program.

The objective of the current program is to achieve a 17 per cent reduction in the fatality rate by 1983. A number of road safety initiatives are needed to reverse the present upward trend and achieve this goal.

- Increased use of seat belts has been identified as the most important traffic safety measure in Canada. If the goal of an 80 per cent seat belt usage level by 1983 is reached, this will, by itself, achieve the program's goal of reducing the fatality rate by 17 per cent and will save 30 000 lives by the year 2000.
- Alcohol represents the most serious problem on Canadian roads, and the most difficult to solve. Studies show that alcohol is present in 40 per cent of all drivers and 50 per cent of all adult pedestrians killed on Canadian roads. Initiatives in research, public education and enforcement are being carried out in an effort to reduce this problem.
- Recognizing the difficulties inherent in changing the driving habits and attitudes of older drivers, steps are being taken to encourage traffic safety programs in the school system. Several provinces have successfully implemented programs, and

In 1973, 6706 people were killed and 223 777 injured in traffic accidents. The numbers decreased annually until 1978. But the trend reversed in 1979. For the first time in 15 years the fatality rate, in terms of persons killed per 100 million vehicle kilometres of driving, increased.

Transport Canada's Road and Motor Vehicle Traffic Safety Branch works toward reducing deaths, severity of injuries, health impairment and property damage resulting from motor vehicle use in Canada. To do this, the branch:

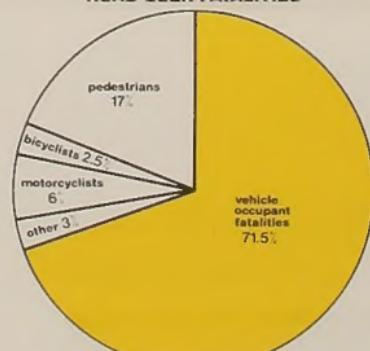
- Develops and enforces motor vehicle and tire safety standards for all kinds of vehicles, including passenger cars, trucks, school buses, motorcycles and mopeds.
- Investigates causes of motor vehicle accidents and identifies vehicle defects.
- Conducts applied research into variables associated with the human factor, such as the effects of alcohol and drugs on driver performance, and with road and vehicle systems, such as noise, roadside hazards, the influence of smaller automobiles on safety and vehicle lighting, including daytime running lights. It also studies accident and exposure data systems to assess the benefits of vehicle standards and other road safety measures.

Transport Canada has completed a review of road safety programs for school-aged children.

- The Traffic Safety Branch continues to support the use of motorcycle helmets. Research findings show that helmets do save lives and reduce injuries.

Current motor vehicle safety priorities include: improving occupant protection and developing appropriate performance standards; extending passenger car occupant protection to light trucks and vans; improving the braking systems of all motor vehicles; improving the ease of inspection for commercial vehicle safety components and systems; decreasing truck noise and improving heavy truck safety, including rear under-ride protection, fuel systems, vision and splash; increasing pedestrian safety through better vehicle design; and improving protection for bus passengers.

DISTRIBUTION OF ROAD USER FATALITIES





À quel point êtes-vous en sécurité?

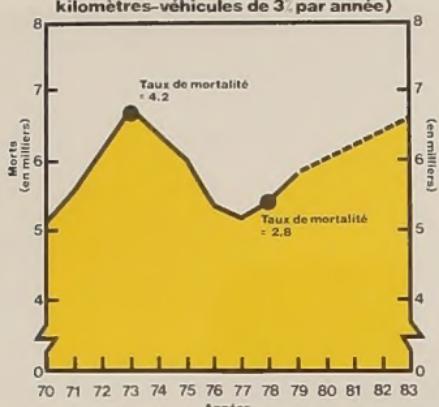
Canada

À quel point êtes-vous en sécurité?

Les accidents de la circulation font presque autant de morts que les guerres. En effet, 130,000 personnes ont été tuées sur les routes au Canada depuis 1950, année des premiers registres nationaux en la matière, tandis que la Deuxième Guerre mondiale a coûté la vie à 32,714 Canadiens. En outre, le nombre des victimes de la route augmente de 5,000 à 6,000 par année. Par ailleurs, un conducteur sur 20 est impliqué dans un accident de la circulation chaque année. Ce carnage annuel représente environ \$2.5 milliards en frais médicaux, en frais de réparation de voitures et en manque à gagner.

MORTALITÉ ACTUELLE ET PRÉVUE JUSQU'EN 1983

(augmentation présumée du nombre de kilomètres-véhicules de 3% par année)



Programme fédéral-provincial de sécurité routière

Le véhicule automobile cause la mort à plus de personnes que tout autre moyen de transport. En outre, plus de 80% des personnes tuées sur la route sont victimes de maladresses et d'erreurs de jugement.

En 1979, les ministres fédéral et provinciaux chargés des transports et de la sécurité routière ont approuvé la création d'un nouveau comité au sein de la Conférence canadienne des administrateurs du transport routier. Ce comité coordonne un programme collectif et quinquennal de sécurité routière à l'échelle nationale. Transports Canada participe activement à ce programme, avec les dix gouvernements provinciaux et les deux gouvernements territoriaux.

Le but du programme actuel est de réduire le taux de mortalité de 17% d'ici 1983. Pour inverser l'actuelle tendance à la hausse et atteindre ce but, il faut prendre un certain nombre de mesures.

- On a constaté que le port accru de la ceinture de sécurité était la mesure de sécurité la plus importante au Canada. Si 80% des conducteurs et des passagers portaient la ceinture d'ici 1983, cela permettrait d'atteindre le but du programme et de sauver 30,000 vies d'ici l'an 2000.
- L'alcool est le plus sérieux ennemi sur les routes canadiennes, et le problème le plus difficile à résoudre. Les études démontrent que 40% de tous les conducteurs et 50% de tous les piétons adultes tués ont bu de l'alcool. On tente actuellement par diverses initiatives (recherches, éducation du public et application des lois) d'atténuer ce problème.
- Sachant qu'il est difficile de changer les habitudes de conduite et l'attitude des conducteurs âgés, on prend actuellement des mesures pour encourager l'enseignement de la sécurité routière dans les écoles. Plusieurs provinces ont mis sur pied des programmes scolaires (avec succès), et Transports Canada a terminé une étude des programmes de sécurité

En 1973, les accidents de la circulation ont fait 6,706 morts et 223,777 blessés. Ces chiffres, qui ont baissé chaque année jusqu'en 1978, se sont mis à remonter en 1979. Le taux de mortalité (exprimé en nombre de personnes tuées pour 100 millions de kilomètres-véhicules) a augmenté pour la première fois en 15 ans.

Rôle de Transports Canada

La direction de la sécurité automobile et routière de Transports Canada travaille à réduire le nombre des morts et des blessés, ainsi que les dommages matériels qui résultent des accidents de la circulation. Pour ce faire,

- elle élabore et applique des normes de sécurité pour les véhicules automobiles (et les pneus), dont les voitures de tourisme, les camions, les autobus scolaires, les motocyclettes et les cyclomoteurs;
- elle enquête sur les causes d'accidents d'automobile et détermine les défauts de véhicules;
- elle fait de la recherche appliquée dans des domaines tels que les effets de l'alcool et des médicaments sur la conduite, le bruit, les dangers en bordure de route, l'impact des petites automobiles sur la sécurité et l'éclairage des véhicules, dont les feux de position de jour;
- elle étudie aussi les systèmes de données d'accidents et d'exposition aux dangers afin d'évaluer les avantages des normes appliquées aux véhicules et d'autres mesures de sécurité routière.

routière destinés aux enfants d'âge scolaire.

- La direction de la sécurité routière continue de promouvoir le port du casque pour motocyclistes, car les recherches dans ce domaine démontrent que les casques épargnent des vies et réduisent la gravité des blessures.

Les priorités actuelles en matière de sécurité routière, visent à améliorer la protection des occupants et à élaborer des normes de fonctionnement appropriées; à étendre la protection des occupants des voitures de tourisme à ceux des camionnettes et des fourgonnettes; à améliorer le circuit de freinage de tous les véhicules automobiles; à faciliter l'inspection des pièces et dispositifs de sécurité des véhicules commerciaux; à diminuer le bruit des camions et à améliorer la sécurité des poids lourds, notamment la visibilité, les circuits d'alimentation en carburant et la protection pour éviter qu'un véhicule ne vienne s'encastre sous l'arrière d'un poids lourd; à accroître la sécurité des piétons par une meilleure conception des véhicules et enfin à améliorer la protection des passagers en autobus.

POURCENTAGE, PAR CATÉGORIES, DE LA MORTALITÉ ROUTIÈRE

